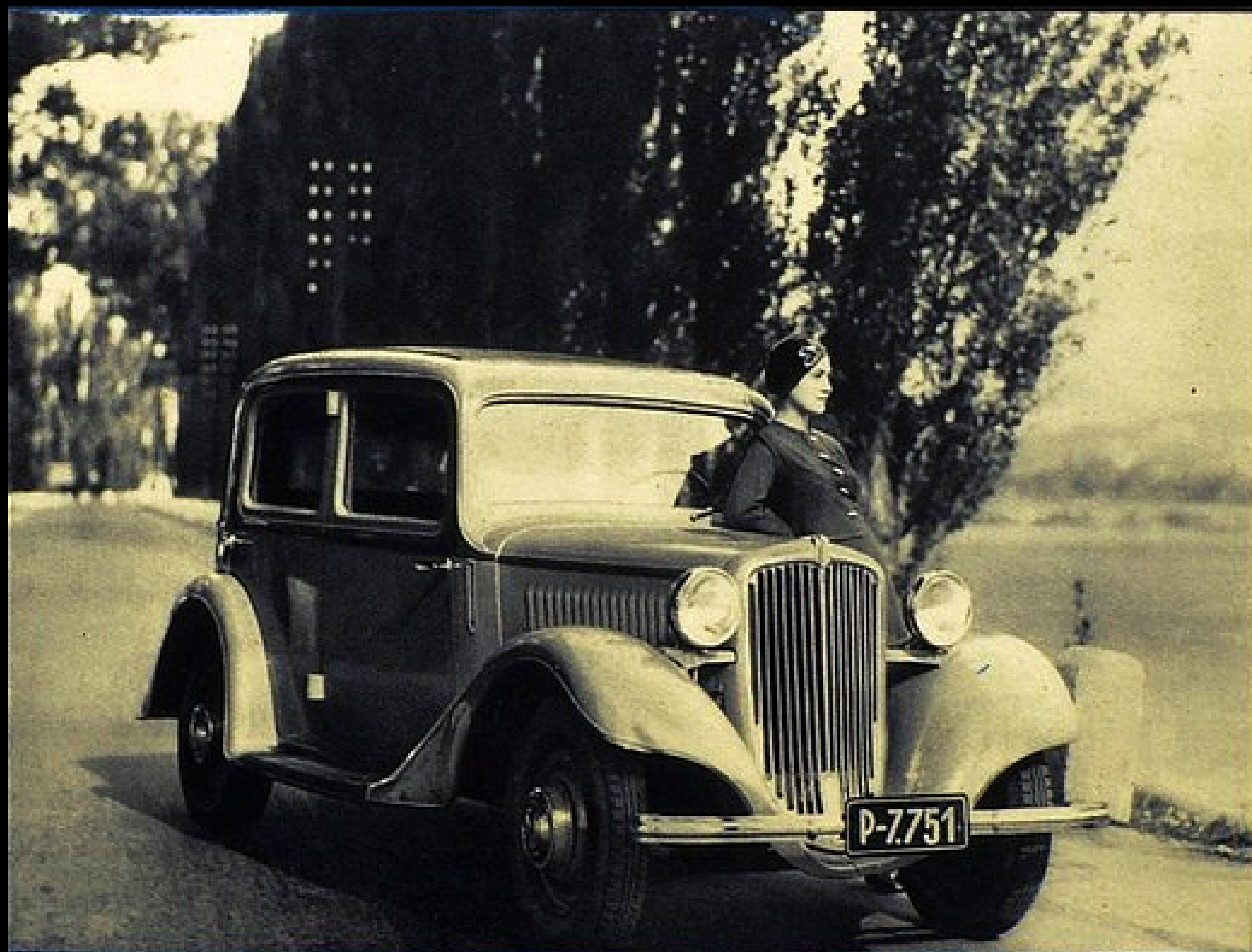


PRAGA PICCOLO

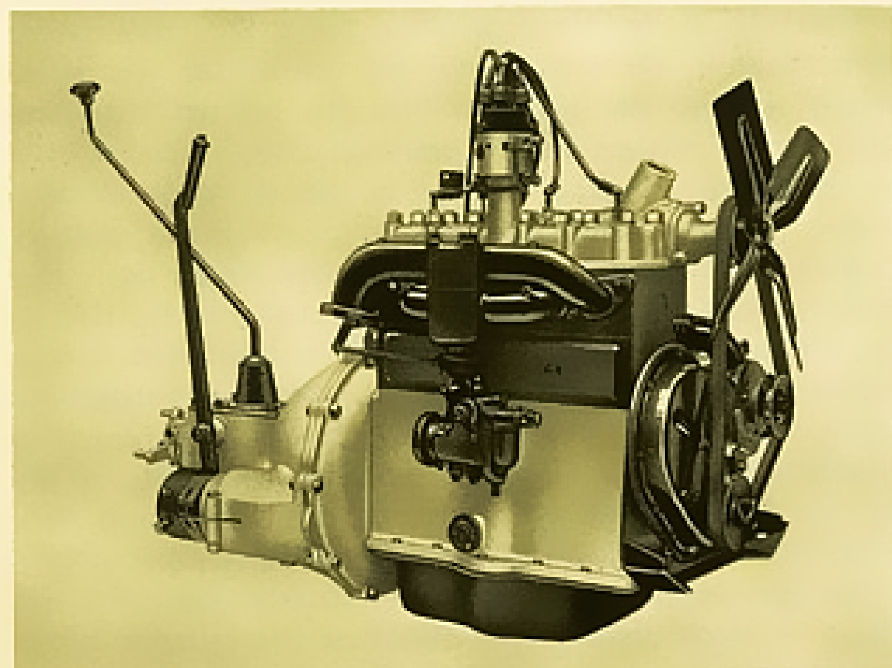


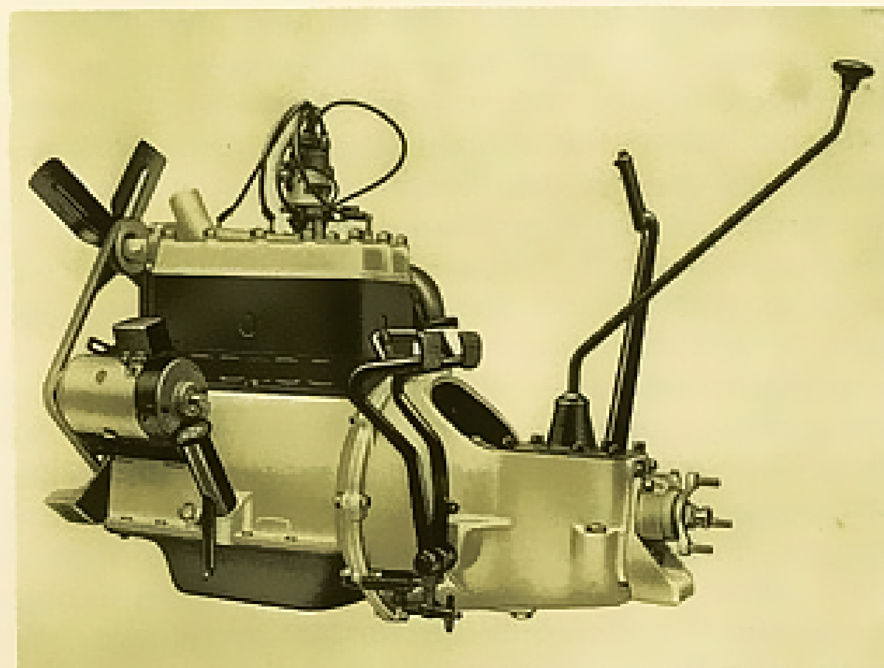
ČESKOMORAVSKÁ - KOLBEN - DANĚK

PRAGA PICCOLO DER KLEINWAGEN MIT GROSSER TRADITION

Das höhere Lebensniveau ist der Wunsch aller. Wer mehr leisten will, muß Zeit sparen. Das Automobil ermöglicht die Ausnützung der freien Zeit, die man dem Berufe und der Erholung in der Natur widmen kann. Ein vollendeter Wagen kann erst nach langen Erfahrungen gebaut werden. Wir haben in der Erzeugung von tausenden und abertausenden Piccolo-Wagen große Erfahrungen gesammelt, welche wir bei der Konstruktion des letzten Modelles verwertet haben. Das schöne Aussehen und das hohe technische Niveau dieser Wagen erweckt allgemeine Bewunderung und die Zahl der Piccolo-Besitzer ist ständig im Steigen begriffen. • Praga Piccolo ist der erste čs. Wagen mit Synchron-Getriebegehäuse, dessen Vorteile sowohl Anfänger als auch erfahrene Lenker zu schätzen wissen. Die zweite und dritte Geschwindigkeit sind geräuschlos und tragen zur angenehmen und sicheren Fahrt bei. • Der Motor ist elastisch auf Gummi gelagert und überträgt daher keine Vibrationen auf das Fahrgestell und die Karosserie. Er arbeitet ruhig und verläßlich. • Der besonders niedrige Wagenbau gewährleistet auch im höchsten Tempo eine gute Straßenlage. • Der modern konstruierte Motor, das beste Material und die allgemein bekannte sorgfältige Erzeugung garantieren einen tadellosen Betrieb auf mehrere Jahre. Der Wagen ist leicht und bequem zu lenken. Der Hebel des selbsttätigen Richtungsanzeigers sowie der Lichtschalthebel sind im Lenkrade angebracht, wodurch die Bedienung vereinfacht wird. Der Beschleuniger ist pedalförmig; die Pedale sind weich und für die Bedienung sehr bequem. Die Bedienung ist wie bei allen Praga Wagen einfach und der Verbrauch an Brennstoff mit Rücksicht auf die hohe Leistung verhältnismäßig gering. • Bei der Erzeugung wurden die charakteristischen Konstruktionsdetails, wie der geteilte Zylinderblock, der Ricardo-Aluminium-Zylinderkopf u. s. w. angewendet. Wir benützen die teueren leichtesten Metalle wie Elektron, Chromnickelstahl u. dgl. Die Einscheibenkupplung ist reichlich dimensioniert und leicht ausschaltbar. Die Hinterachse mit stillem Gleasonrad und Differential ist solid konstruiert. Die aus Spezialstahl geschmiedete Vorderachse bürgt für eine sichere Fahrt. Die großen Bremstrommeln ermöglichen ein rasches Abbremsen. Die Wasserkühlung spart Öl und läßt eine hohe Motorbeanspruchung zu. Die rasche Beschleunigung ist eine wertvolle Eigenschaft auf den Reisen und bei der Stadtfahrt. • Superballonpneus erhöhen bedeutend die Bequemlichtkeit und weiche Fahrt. • Lange, halbelliptische Federn gestalten gemeinsam mit den Superballonpneus und Ölstoßdämpfern die Wagenfederung sehr angenehm. • In der schönen modernen Karoserie finden 4 Personen bequem Platz. Ihre äußeren Formen sind aus geschmackvollen Flächen gebildet. Der Kühler ist mit einem eleganten Gitter versehen und die modernen Kotflügel, welche mit den Umrissen des Kühlers eine fließende Fläche bilden, erhöhen die Eleganz des Wagens. • Das letzte Modell Piccolo ist ein mustergiltiger Vierzylinder kleiner Kategorie, der mit seiner Konzeption und seinen Eigenschaften sowohl dem hundertprozentigen Techniker, als auch dem Sportsmann, den Damen und den modernen Menschen überhaupt entspricht.

PICCOLO MOTOR

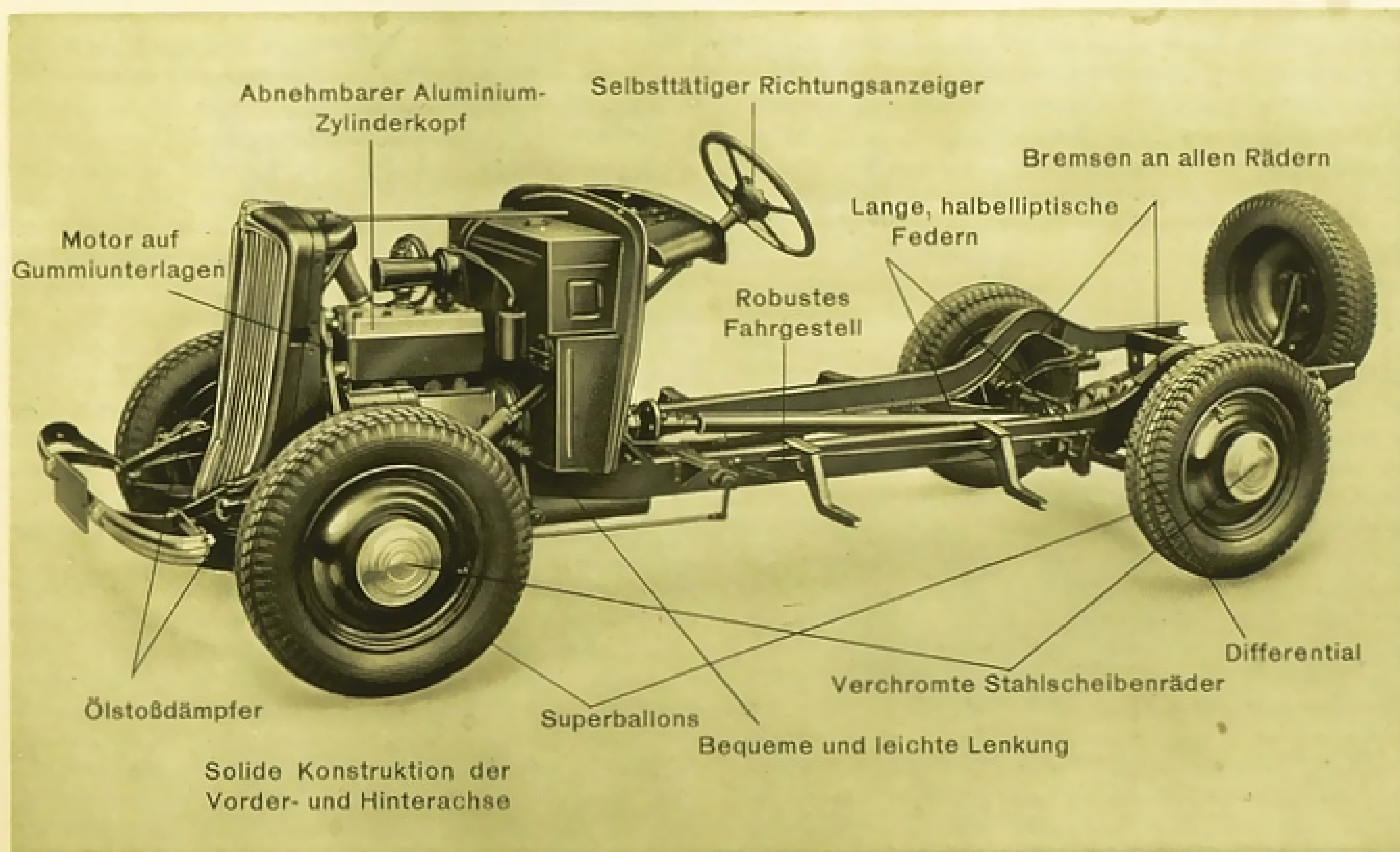




Leistungsfähiger u. elastischer Vierzylinder-Einliter. Der auf Gummi gelagerte Motor überträgt keine Vibrationen auf andere Wagenteile. Wasserkühlung – stiller Gang. Zylinderblock vom Motorgehäuse getrennt (leichte Reparatur). Aluminium-Zylinderkopf Patent »Ricardo« (erhöhte Leistung). »Bohnalite-Kolben«. Massive Kurbelwelle und Pleuelstangen. Bronzelager mit Komposition ausgegossen. Nockenwellenantrieb durch geräuschlose Zahnräder, welche im Öl laufen.

Motorgehäuse-Oberteil aus Elektron (leichtestes Metall) Motorgehäuse entlüftet. Druckschmierung mit Kontrollampe am Armaturenbrett. Filtrierung des Öles. Filtrierung des Brennstoffes. Vergaser »Zenith« mit Anlaßvorrichtung. Leichtes Anlassen des Motors auch im Winter. Leichtes Nachspannen des Windflügelriemens. Dynamobatteriezündung. Selbstätige Zündpunkteinstellung mit Handregulation komb. Dynamoantrieb mit Keilriemen. Geringer Benzin- u. Ölverbrauch.

PICCOLO CHASSIS



KAROSSERIE

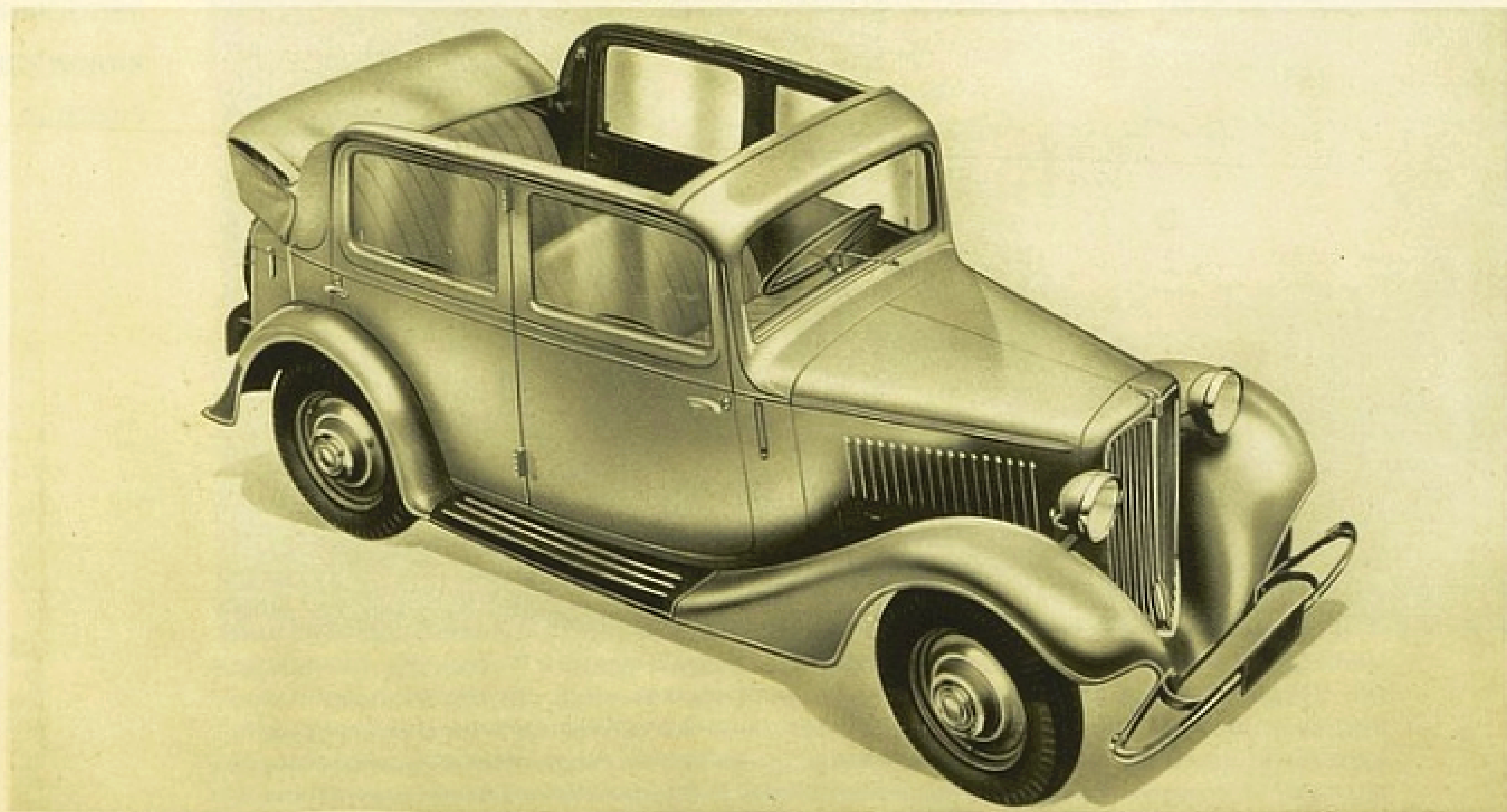
Die Karosserie des Piccolo ist ein gelungenes Werk der modernen Karosseriearchitektur. Sie erfüllt vollkommen die wichtigsten, an den modernen Kleinwagen gestellten Anforderungen und zwar Bequemlichkeit und Eleganz. Das Fahrgestell und die Karosserie wurden gleichzeitig gelöst, wodurch ein harmonisches Ganzes erreicht wurde. Die Kotflügel bilden mit dem Umrissen des Kühlers eine Linie, verdecken die störenden Rahmenteile und verhindern das Spritzen von Kot auf das Trittbrett und die Karosserie. Die Kühlerhaube ist im gleichen Winkel wie die Vorderwand der Karosserie geneigt und mit einem geschmackvollen Gitter versehen. Die Umrisse der vorderen und hinteren Kotflügel bilden mit dem Trittbrett eine fließende Linie. Die Tragstange der Scheinwerfer ist vom Kühlermantel verdeckt und stört keineswegs das Aussehen. Die Karosserie besitzt eine moderne Linienführung, ist sorgfältig ausgeführt und vorzüglich abgedichtet. Ihre äußere Form weist ausschließlich glatte und runde Flächen auf und geht rückwärts in geschmackvoller Linie in den Koffer über. Der durch die Vereinigung der vereinfachten abgerundeten Flächen gebildete Wagen übt einen schönen einheitlichen Eindruck aus. Die reiche Ausstattung macht der Aufenthalt im Wagen angenehm. Die Polsterung ist in Qualitätsmaterial und in angenehmen, dem Auge schmeichelnden Farben und Mustern ausgeführt. Die äußeren Metallteile sind glänzend verchromt, die inneren glänzend vernickelt. Bei der Karosseriekonstruktion wurde hauptsächlich die Geräumigkeit und Bequemlichkeit für 4 Personen in Erwägung gezogen. Die breiten Türen sind auf starken, ziemlich voneinander entfernten Einhängen gelagert. Die patentierte Ventilationseinrichtung oberhalb des Fensters des Lenkers und die herablaßbaren Fenstern in allen Türen ermöglichen eine gute Wagenventilation. Die breiten Fenstern, welche mit einem speziellen Glas versehen sind, stören nicht den Ausblick. Das Vorderglas beim Führer verhindert die Spiegelung des beleuchteten Wageninneren und bietet daher ein angenehmes Lenken während der Nacht.

Die Wagen werden in verschiedenen Farben ausgeführt. Festigkeit, Dauerhaftigkeit und Sicherheit wurden durch soliden Bau erreicht. Die Karosserie besteht aus einem Holzgerippe, das mit gepreßten Verstrebungen versteift und außen mit Stahlblech, welches den Außenflächen große Widerstandsfähigkeit verleiht, beschlagen ist.

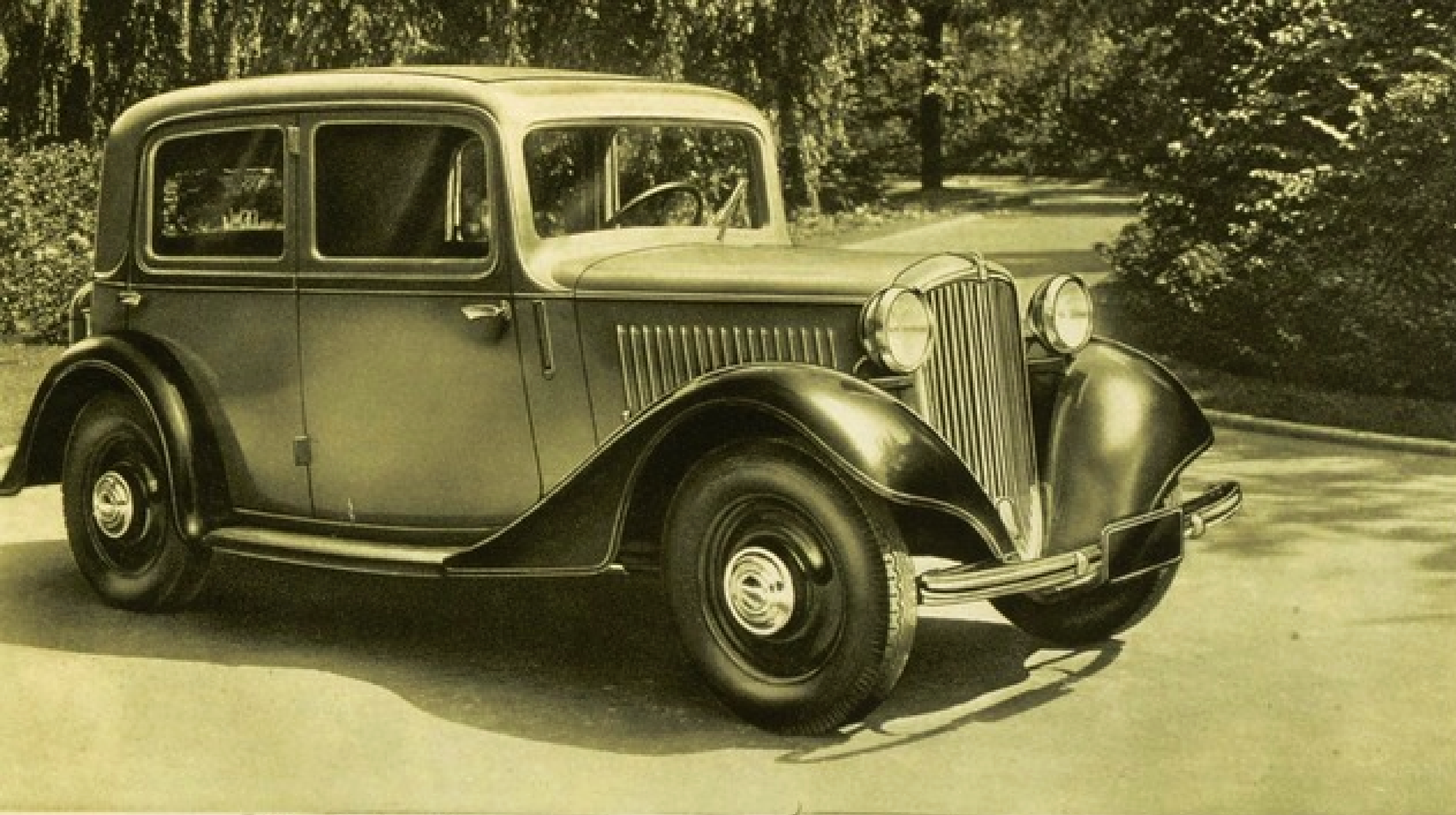
Der Koffer ist mit der Karosserie fest verbunden und von außen zugänglich.

Der Vordersitz beim viertürigen Wagen ist verstellbar. Die Stellvorrichtung ermöglicht ein bequemes Sitzen und zwar einerseits durch das Verschieben der Lehne nach vorne und rückwärts, anderseits durch die Veränderung der Neigung der Lehne, je nach den individuellen Anforderungen. Dies geschieht rasch und leicht. Durch die Herausnahme der Vorderlehne, deren Anbringung zwischen dem vorderen und rückwärtigen Sitz und Umdrehen des Polsters des Rücksitzes kann man im Augenblicke ein angenehmes Bett schaffen.

PICCOLO KABRIOLET



Die Vorteile des Kabriolets werden Sie hauptsächlich im Frühjahr und Sommer bei den Ausflügen in die Natur zu schätzen wissen. Das Piccolo Kabriolet ist ein idealer Wagen für jede Jahreszeit. Das Öffnen und Schließen des Verdecks erfolgt leicht. Dasselbe ist aus gutem Material und vorzüglich abgedichtet. Der Wagen ist viersitzig, viertürig mit herablassbaren Fenstern. Der Vordersitz ist verstellbar. Die Ausstattung ist die gleiche wie bei dem viertürigen Piccolo Wagen. Gewicht des fahrbereiten Kabriolets ungefähr 910 kg.



VIERTÜRIGER

INNENLENKER

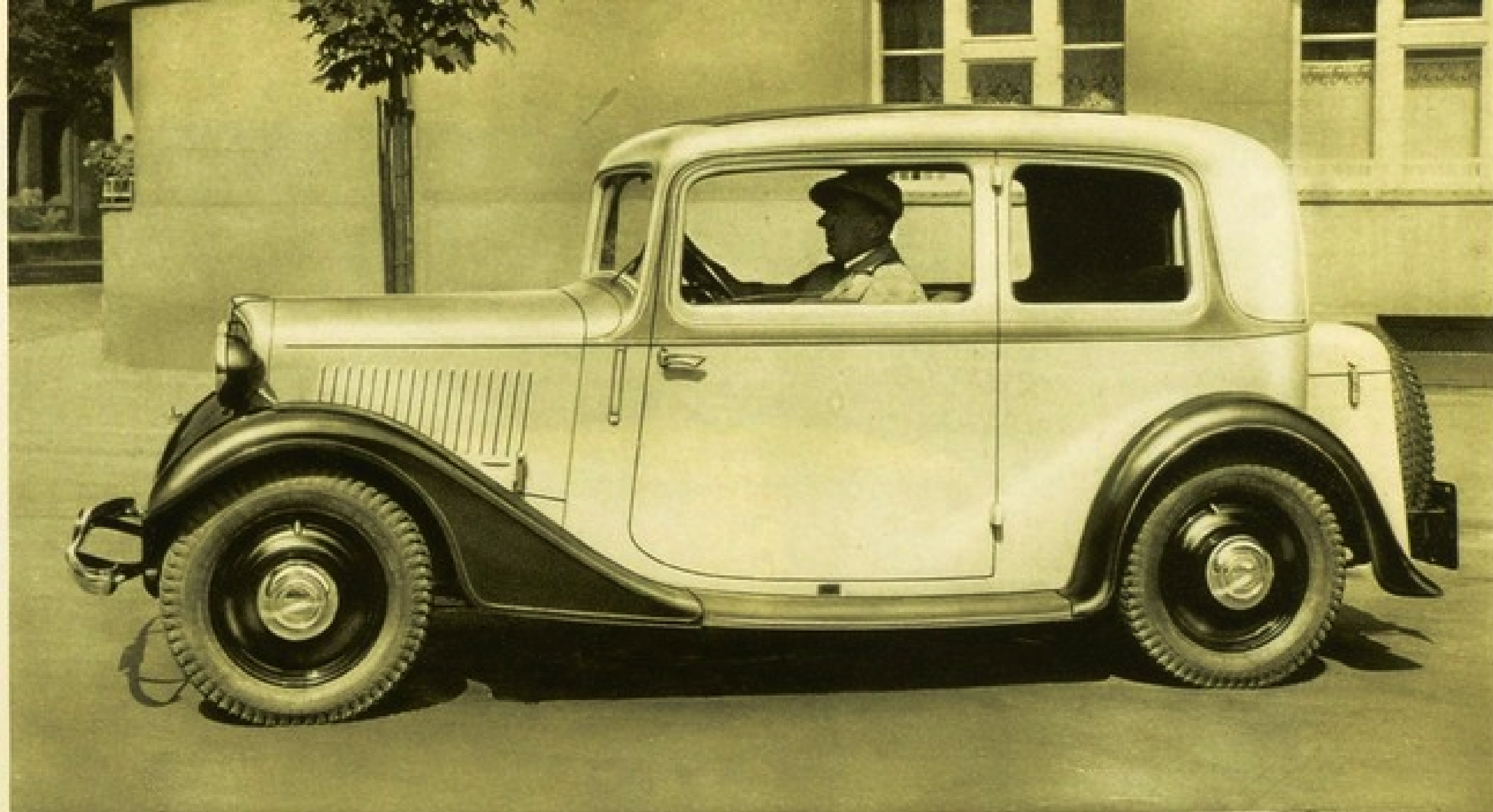
PICCOLO

Viersitziger, viertüriger Innenlenker mit herablaßbaren Fenstern. Vordersitz verstellbar. Die Stellvorrichtung ermöglicht ein bequemes Sitzen je nach den individuellen Anforderungen und zwar einerseits durch das Verschieben der Lehne nach vorne und rückwärts, anderseits durch die Veränderung der Neigung der Lehne. Sitze, Innenwände und Decke mit Stoff überzogen (Ledersitze gegen Zuschlag), Fußboden rückwärts mit einem Plüsch-, vorne mit einem Gummiteppich bedeckt. Ein Reserverad mit Pneus, vordere Stoßstange, Ölstoßdämpfer, vordere und rückwärtige Numerntafel, sowie ČS-Markierung mit Beleuchtung, elektrisches Signalhorn, vordere Scheinwerfer, Decklampe, Rückblickspiegel, Sonnenblende, elektrischer Richtungsanzeiger, elektrischer Scheibenwischer, Vorhang am rückwärtigen Fenster, komplette Schalttafel, fester Koffer von außen zugänglich. Das Gewicht des fahrbereiten Wagens ungefähr 900 kg.

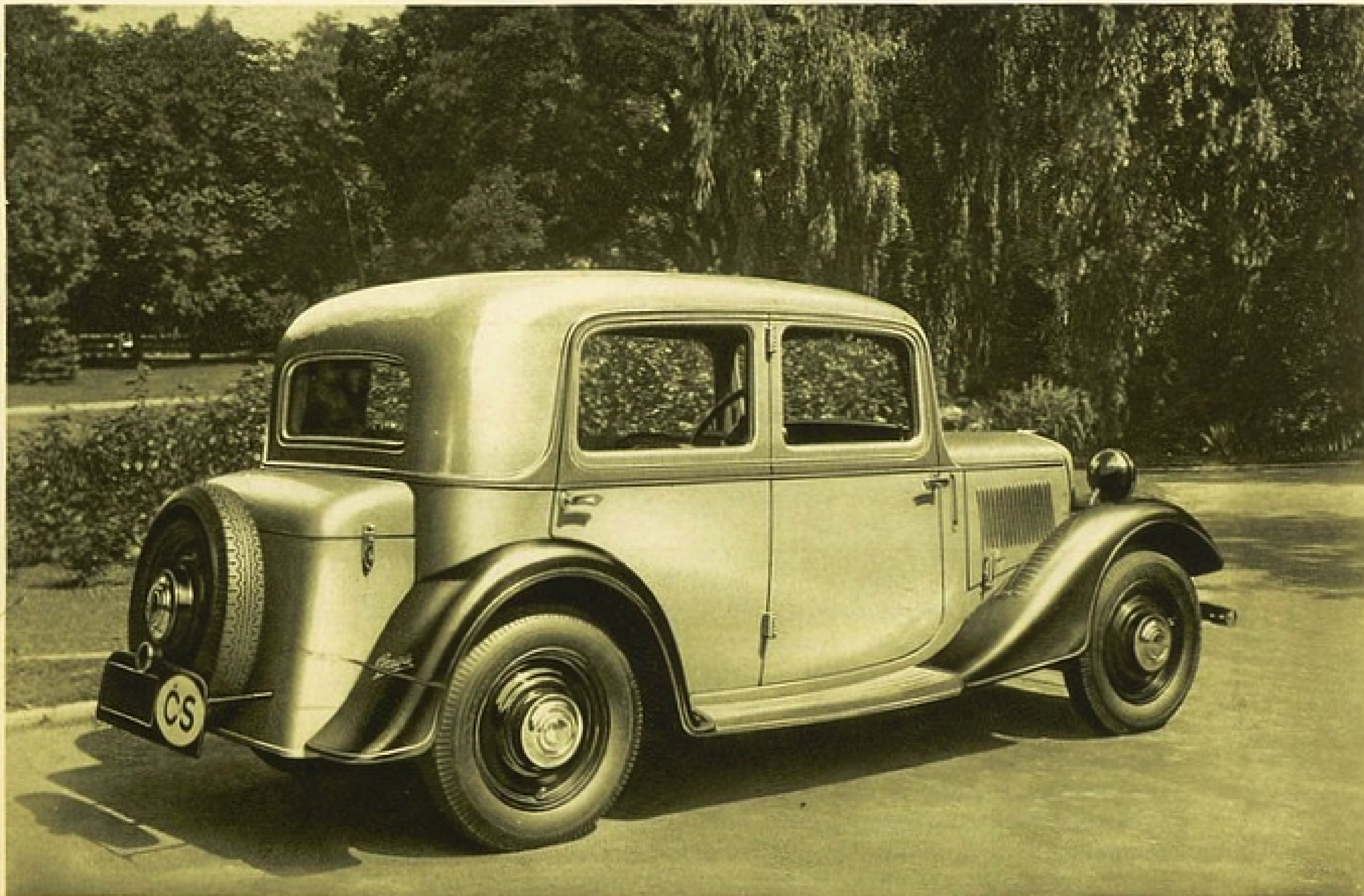
ZWEITÜRIGER

INNENLENKER

PICCOLO



Viersitziger, zweitüriger Innenlenker mit herablaßbaren Fenstern. Vordersitze umklappbar. Sitze, Innenwände und Decke mit Stoff überzogen (Ledersitze gegen Aufzahlung), Fußboden rückwärts mit einem Plüsch-, vorne mit einem Gummiteppich bedeckt. Ein Reserverad mit Pneus, vordere Stoßstange, Ölstoßdämpfer, vordere und rückwärtige Nummerntafel sowie ČS-Markierung mit Beleuchtung, elektrisches Signalhorn, vordere Scheinwerfer, Decklampe, Rückblickspiegel, Sonnenblende, elektr. Fahrtrichtungsanzeiger, elektrischer Scheibenwischer, Vorhang am rückwärtigen Fenster, komplette Schalttafel, fester Koffer von außen zugänglich. Das Gewicht des fahrbereiten Wagens ungefähr 880 kg.


ČS

BESCHREIBUNG DES FAHRGESTELLES

MOTOR. Der Motor ist ein vierzylindriger Viertakter mit Wasserkühlung. Seines Zylinderinhaltes von fast einem Liter wegen gehört er der niedrigsten Steuerklasse an. Die Zylinder sind in einem Block aus Spezialguß gegossen. Zylinderblock ist vom Kurbelgehäuse getrennt. Der Motorgehäuse-Oberteil ist aus Elektron, der Unterteil aus Stahlblech hergestellt.

DER ZYLINDERKOPF ist abnehmbar, um einen leichten Zutritt zu den Ventilen zu erreichen, und ist nach dem »Riccardo«-Patent konstruiert, so daß eine vorteilhafte Form des Verbrennungsraumes und ein gutes Durchwirbeln des angesaugten Gasgemisches gewährleistet ist; beides erhöht die Motorleistung. Durch die Anfertigung des Zylinderkopfes aus Spezial-Aluminiumguß wird eine intensive Kühlung des Motors, welche die Motorleistung fördert, und ein vollendetes Abkühlen der Kerzen erreicht.

DIE ALUMINIUMKOLBEN Patent »Bohnalite Europa« erhöhen die Leistung des Motors ebenfalls und verhüten auch ein Klopfen der noch kalten Maschine. Die Kolbenbolzen aus erstklassigem Stahl sind frei beweglich sowohl in den Kolben als auch in den Bronzelagern der Pleuelstangen gelagert.

DIE PLEUELSTANGEN sind aus Spezialstahl gepreßt. Kolben und Pleuelstangen sind ausgewuchtet, um einen gleichmäßigen Lauf des Motors zu erreichen.

DIE SAUG- UND AUSPUFFVENTILE, welche aus erstklassigem Stahl hergestellt sind, sind an der rechten Seite des Zylinderblockes angeordnet und werden vermittels Stößel von der im Kurbelgehäuse befindlichen Nockenwelle angetrieben.

DIE KURBEL- UND NOCKENWELLEN sind aus Spezialstahl gepreßt und ihre Bolzen und Nocken genau geschliffen; beide Wellen sind statisch und dynamisch ausbalanziert, stark dimensioniert und derart gelagert, daß ein Vibrieren derselben, welches Geräusch verursachen würde, ausgeschlossen ist.

DAS SCHWUNGRAD ist vollkommen bearbeitet und mit einem stählernen Zahnkranz zum Eingriff des Anlassers versehen. Die Lager der Kurbelwelle sind mit Bronzebüchsen, welche mit dauerhaftem Weißmetall ausgegossen sind, versehen. Der Motor besitzt Druck-Umlaufschmierung, Zahnradölpumpe, Ölfilter an der Pumpe.

DIE KÜHLUNG des Motors ist nach dem Thermosyphonprinzip durchgebildet. Die Einfüllöffnung des Lamellenkühlers ist mit einem Sieb versehen, um zu verhüten, daß Unreinlichkeiten in den Kühler gelangen. Die breite, geschmackvolle Kühlermaske ist mit einem Gitter versehen und vorne mit dem Emblème »PRAGA« verziert. Zur Unterstützung der Kühlung ist ein Ventilator vorgesehen.

DIE BRENNSTOFFZUFUHR zum Vergaser geschieht durch natürliches Gefälle von dem an der Stirnwand angebrachten Benzinbehälter. Die Benzinreinigung geschieht durch ein Sieb vor dem Eintritt in den Vergaser. Der Benzinhahn befindet sich im Inneren des Wagens an der Stirnwand.

DER ZENITH-VERGASER mit Anlasser ist zweiteilig, so daß nach Lösen des Bügelhalters der Unterteil, in wel-

chem alle Düsen sehr bequem und leicht zugänglich befestigt sind, abgenommen werden kann.

DIE AUSPUFFGASE werden durch ein Rohr, welches mit einem wirkungsvollen Schalldämpfer versehen ist, bis hinter die Hinterachse abgeleitet.

ZÜNDUNG: Es ist eine Hochspannungs-Kerzenzündung neuester Dynamobatterie-Ausführung, von 6 Volt-Spannung, mit selbstätiger Zündpunkteinstellung, kombiniert mit handverstellbarer Regulation.

DIE DYNAMOMASCHINE von einer großen Leistung wird mittels Spezialriemen angetrieben, Der Anlasser, welcher direkt in dem Getriebekasten leicht zugänglich eingelassen ist, arbeitet im direkten Eingriff in das Schwungrad. Das Anlassen des Starters geschieht mittels eines an der Schalttafel angebrachten Druckknopfes; die rote Lampe ermöglicht dem Fahrer die Kontrolle des Batteriestromes.

KUPPLUNG: Die Kupplung ist eine trockene Einscheibenausführung mit komprimierten Asbestbelag. Sie bedarf daher fast keiner Wartung und geht sehr leicht, da die Übersetzung zum Pedal doppelt ist. Die elastische Lagerung der Scheibe auf der Nabe ersetzt teilweise die Funktion des Schwingungsdämpfers und unterstützt den weichen Eingriff des Wagens. Das Anfahren des Wagens ist vermittels dieser Kupplung sehr weich.

GETRIEBE: Das Getriebe ist direkt am Motor angeflanscht. Es besitzt 3 Vorwärts- u. einen Rückwärtsgang. Alle Wellen und Zahnräder bestehen aus zementiertem Chromnickelstahl. Die II. und III. Geschwindigkeit sind synchronisiert. Die Verbindung der Getriebe geschieht durch selbständige Zahnverbingungen, welche so konstruiert sind, daß sie sich beim Wechseln der Getriebe selbsttätig auf gleiche Geschwindigkeit einschalten (d. h. sie drehen sich synchronisch), so daß das Einschalten der Zähne sehr leicht und vollkommen geräuschlos ist. Der Getriebekasten ist aus Elektron.

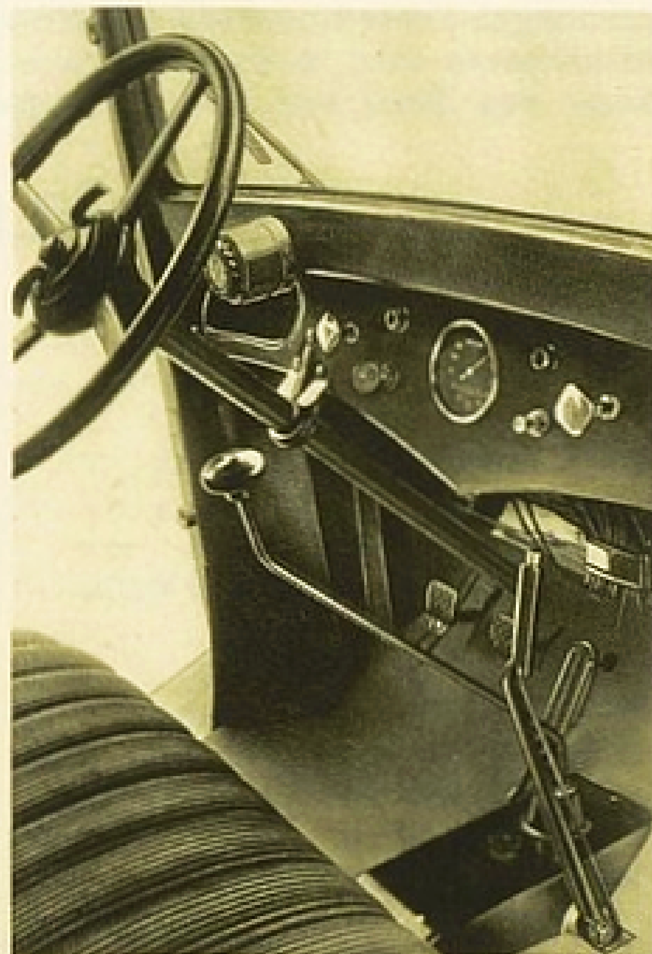
KARDAN UND HINTERACHSE: Der Antrieb der Hinterräder geschieht durch eine Kardanwelle mit zwei elastischen Gelenken aus Gummischeiben, so daß ein sehr weiches Anziehen des Wagens erreicht wird und außerdem bedürfen die Gelenke keiner Wartung. Das Hinterachsgehäuse besteht aus solidem Stahlguß und enthält geräuschlose Gleason-Kegelräder sowie das Differential.

VORDERACHSE UND LENKUNG: Die Vorderachse ist aus hochwertigem Stahl in I-Form geschmiedet. Das an der linken Seite angebrachte Lenkrad ist vom großen Durchmesser, so daß eine sehr leichte Lenkung erreicht wird und ist derart günstig zum Führersitz angebracht, daß auch bei längerer Fahrt die Lenkung nicht ermüdet. Auf dem Lenkrad befindet sich ein Knopf für das elektrische Signalhorn sowie der Hebel für die Handhabung der Richtungsanzeigers und der Lichtschalter. Der Lenkmechanismus setzt sich aus einer in Kegellagern gelagerten Schraube mit Schraubensegment zusammen und ist vollkommen im Ölbad eingeschlossen, wodurch nicht nur Wartung vereinfacht und Lebensdauer erhöht werden, sondern auch eine sehr leichte und daher nicht ermüdende Lenkung erreicht wird.

BREMSEN: Bremsen befinden sich an allen 4 Rädern. Das Bremspedal bremst alle 4 Räder, der Handbremshebel ebenfalls alle Räder. Die Bremsen sind durch ihre großen Abmessungen sehr wirksam. Die Bremsbacken sind mit Asbest-Metallbelag versehen. Die Verläßlichkeit der

Bremsen wird noch durch die soliden Gestänge-Verbindungen der Hebel u. Pedale mit den Bremsbacken erhöht.
RÄDER: Normalerweise sind diese Wagen mit abnehmbaren Stahlscheibenrädern versehen. Das Reserverad ist rückwärts hinter dem Koffer angebracht. Superballonluftreifen.
FEDERN: Ein weiches Federn auch auf schlechten Straßen gewährleisten lange, halbelliptische Federn aus hochwertigem Federstahl, welche gleichlaufend zur Achse des Wagens befestigt sind wodurch der Wagen auch bei größeren Geschwindigkeiten in Kurven seine große Stabilität behält. Die Federlaschen sind mit Schmiernippeln für den Anschluß der Druckschmierpumpe versehen. Starke Ausschläge der Räder, z. b. beim Befahren schlechter Straßen, beim Überfahren von Wasserrinnen usw., werden durch Ölstoßdämpfer gemildert.





RAHMEN: Derselbe ist aus hochwertigem Stahlblech gepreßt und an gefährlichen Stellen besonders stark durch mehrere Quertraversen versteift.
BELEUCHTUNG: Dieselbe ist mit der Zündanlage kombiniert. Zwei vordere Scheinwerfer besitzen drei verschiedene Lichter, u. zw. das Fernlicht, das Abblendlicht und endlich das Standlicht zum Parken des Wagens. Das Schlußlicht beleuchtet die rückwärtige Nummertafel und ČS-Markierung.

SCHALTTAFEL usw.: Die elegante, an der Blech-Stirnwand angebrachte Schalttafel enthält folgende Apparate: Schaltkasten samt Schlüssel, Anlasserknopf, Kontrollampe des Öldruckes, Geschwindigkeitmesser. Glühlampe, Knopf zum Selbstanlasser des Vergasers, Knopf für Handregulation der Zündung. Der Werkzeugkasten ist unter dem Vordersitze angebracht. Die Motorhaube ist an ihrer oberen Fläche geteilt.

ZAHLENMÄSSIGE ANGABEN

Zylinderanzahl	4
Bohrung	60 mm
Kolbenhub	88 mm
Zylinderinhalt	0·995 Liter
Höchste Leistung des Motors	22 PS
Normale Drehzahl	3000/Min.
Ölinhalt des Kurbelgehäuses	4 Liter
Wasserinhalt von Kühler und Motor	10·5 Liter
Inhalt des Benzinbehälters	25 Liter
Stromspannung der Batterie	6 Volt
Kapazität der Batterie	75 Ampèrestunden
Anzahl der Vorwärtsgänge	3
Halbmesser der Kurve der äußeren Vorderräder	ca 6 Meter
Anzahl der Bremstrommeln	4
Abmessungen der Ballonluftreifen	5·25-16
Radstand	2500 mm
Spurweite der Vorderräder	1190 mm
Spurweite der Hinterräder	1200 mm
Bodenfreiheit	180 mm
Benzinverbrauch bei voller Belastung	cca 10 Liter/100 km
Ölverbrauch	cca 0·12–0·15 Liter/100 km
Höchstgeschwindigkeit des Wagens auf der Ebene bis	90 km/St.
Gewicht des Fahrgestelles mit normaler Ausstattung	cca 635 kg
Gesamtlänge des Wagens	3930 mm
Größte Breite des Wagens (über die Kotflügel gemessen)	1500 mm
Gesamthöhe des Wagens (samt Dach)	1555 mm

Alle Angaben in diesem Prospekte sind unverbindlich.

ČESKOMORAVSKÁ-KOLBEN-DANĚK A. G.

AUTOMOBILABTEILUNG PRAG X, KARLOVA 22

TELEGR.: ČEKADECENT PRAG, INTERURBANE TELEPHONE 25941-5, PRAGER TELEPHONE 25351-4, 32051-5, 38641-5

UNIE PRAHA